

タイトル	(和文) グローバル・サプライチェーン時代の神戸港の役割と将来像		
	(英文) The role and future of Kobe Port in the era of the global supply chain		
研究報告希望部会	2020年1月11日 西部	(フリガナ) 氏名	コウノキミヒロ 河野公洋
キーワード (3語)	SCM、フラグメンテーション、国際分業	ご所属	岐阜聖徳学園大学
報告時の言語	日本語		
<p>(和文要旨)</p> <p>1868年1月1日(慶応3年12月7日)に開港した神戸港は、昨年開港150周年を迎え、1995年の震災後、取扱い貨物量は回復してきた。但し、現在のビジネスは、震災前と違い、大きく変容してきている。2007年に大阪港とひとつとなり、阪神港として新たな船出をしてから、神戸港のグローバルなサプライチェーンの中での役割は、変化してきている。拙報告で、今後の在り方のひとつを模索したい。</p>			
<p>(和文報告概要)</p> <p>世界の生産拠点や販売拠点は、多国間に跨がる生産や販売のネットワーク形成による分散化と特定国への集中化が顕著になってきた。一般には前者をグローバル・サプライ・チェーン(Global Supply Chain: GSC)、後者をグローバル・バリュー・チェーン(Global Value Chain: GVC)という用語で定義分けをするようになった。当初はGSCがよく使われていたが、最近ではGVCが使われるようになった。これは、多国籍に跨る企業の生産が分業化し、自社内組織の海外子会社ネットワークよりも、近年は各種部品を提供したり完成品を販売する現地企業との様々な提携が中心になってきたことが大きな要因である。両者は用語の違いだけではなく、貿易実務を伴わない「国際商取引(企業内国際間移送)」となったGSCから、再び貿易実務を伴う「貿易」に戻る用語変化である。</p> <p>神戸港は25年前の阪神淡路大震災後、取扱い貨物量が激減した。これを震災起因だというマスコミや研究者が多く見受けられるが、事実だろうか?神戸港は、2007年に関税法上は一港と見做される大阪港、堺泉北港、尼崎西宮芦屋港、そして神戸港を総称した「阪神港」に統合された。(なお、同名のスーパー中枢港湾およびハイパー中枢港湾としての阪神港は大阪港と神戸港から成り、堺泉北港と尼崎西宮芦屋港は含まれない。)</p> <p>その歴史は、大輪田泊(おおわだのとまり)や兵庫津(ひょうごのつ)と呼ばれた兵庫港に始まり、かつての都であった奈良や京都と、日本国内の東西航路や大陸との交易の拠点として古くから栄えてきた。また、商業や工業が集積する大阪に近いこともあり、近代以降も国際貿易の拠点として規模を拡充した結果、1970年代には阪神工業地帯の輸出港としてコンテナの取扱個数が世界一になるなど世界有数の港として知られていた。</p> <p>ロジスティクス機能に対する役割を担うために、オーバーパナマックス船への対応をした国内初の大水深高規格コンテナバースの供用の開始や、1960年代から行われたポートアイランド(当時、</p>			

世界最大の人工島)、六甲アイランドの建設やメリケンパーク、神戸ハーバーランドといった観光や商業施設の開発、沖合いに神戸空港を開港するなど、日本のウォーターフロント開発の先駆けとなるものも多く、国内外の各港に与えた影響は小さくない。

これが、現在のグローバルに展開するビジネスの中で、製造業のコスト削減型フラグメンテーション、流通業などの市場獲得型フラグメンテーションとのミスマッチが問題である。現在、取扱い貨物量の増加を得ている北部九州の博多港を中心とした港や名古屋港、京浜港との差は、現在のグローバル・ビジネスの変化への対応の違いが生み出している。

中長期の港湾環境・ヒンターランドの整備とこれからの GVC 下の神戸港について、研究報告する。